TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE
DE MEAUX
1ERE CHAMBRE

Extrait des minutes du Secrétariat-Greffe du Tribunal de Grande Instance de Meaux, Département de Seine-et-Marne

Date de l'ordonnance de clôture : 12 mars 2009

RG. n°07/05436

JUGEMENT DU ONZE JUIN DEUX MIL NEUF

PARTIES EN CAUSE

DEMANDERESSE :

FFG- LA FEDERATION FRANCAISE DE GIRAVIATION, Association reconnue d'utilité publique, représentée par son président en exercice , M Alain BOUCHEZ
Aérodrome de Logne.
77185 LOGNES

représentée par la SCP TOURAUT & ASSOCIES, avocats au barreau de MEAUX, avocats constitué et Me Serge CONTI DE LA SELARL CONTI & SCEG, avocat au barreau de PARIS, avocat plaidant

DEFENDERESSE :

LA SOCIETE CH-7 HELI-SPORT SRL, Société de droit Italien, représentée par son président M.Claudio BARBERO
Strada Traforo Del Pino-102
10132 TORINO (ITALIE)

représentée par la SCP L. & N. PRUNET, avocats au barreau de MEAUX, avocats constitués et Me RAMBAUD, avocat au barreau de LYON, avocat plaidant

COMPOSITION DU TRIBUNAL

lors des débats et du délibéré

Président : Mme BLONDEAU, Vice-Présidente
Assesseurs: Mme DE CABARRUS, Juge
M. BATIONO, Juge

Jugement rédigé par : Mme DE CABARRUS, Juge

DEBATS

A l'audience publique du 12 Mars 2009,

GREFFIER : Mme DELLOIRTRE, Greffier

JUGEMENT

contradictoire, mis à disposition du public par le greffe le jour du délibéré, Madame BLONDEAU, Président, ayant signé la minute avec Madame DELLOIRTRE, Greffier ;

LE TRIBUNAL :

EXPOSE DU LITIGE

La société HELISPORT a proposé de vendre à la FEDERATION FRANCAISE DE GIRAVIATION (FFG) le 6 mars 2003 un hélicoptère ultra léger en kit, l'appareil CH 7 KOMPRESS..

Estimant que la société HELISPORT avait engagé sa responsabilité civile en lui vendant un appareil plus lourd que prévu et lui interdisant de voler en France en biplace pour ses activités de formation, la FFG a fait assigner cette société devant le tribunal de grande instance de Meaux, par actes d'huissier en date des 16 août et 24 octobre 2007, afin d'obtenir des dommages et intérêts sur le fondement d'une faute pré-contractuelle (publicité mensongère) relevant de l'article 1382 du Code civil.

Par ordonnance rendue le 20 février 2009, le juge de la mise en état a :
- enjoint à la FEDERATION FRANCAISE DE GIRAVIATION de communiquer la pièce n°16 visée dans le bordereau de communication du 18 décembre 2008 à la société CH7 HELICOPTERS - HELISPORT SRL, et ce avant le 28 février, à peine d'irrecevabilité,
- rejeté l'exception d'incompétence soulevée par la société CH7 HELICOPTERS - HELISPORT SRL,
- rappelé que le juge de la mise en état est incompétent pour statuer sur les demandes au fond,
- invité les parties à reprendre dans de nouvelles écritures, dans un délai de 15 jours à compter du prononcé de la présente décision, toutes leurs demandes et argumentations au fond, en supprimant les développements sur l'exception d'incompétence,
- ordonné la clôture de l'instruction différée au jour de l'audience de plaidoiries, qui se tiendra le 12 mars 2009 à 13h30.

Dans ses dernières conclusions en date du 10 mars 2009, la FFG demande au tribunal, au visa de l'article L121-1 du Code de la consommation et de l'article 1382 du Code civil, et à titre subsidiaire au visa des articles 1116 et 1147 du Code civil, de :
- condamner la société CH7 HELICOPTERS - HELISPORT SRL à lui verser la somme de 83 712,19 € au titre des préjudices subis, déduction étant faite du prix de revente de l'appareil,
- ordonner la publication dans deux journaux ou magazines de son choix et par extraits, du dispositif de la décision à intervenir et dans la limite de 4 000 € par insertion, ce dont elle devra payer les parutions sous astreinte de 500 € par jour de retard à payer ces frais de parution dans les

huit jours suivant la demande qui lui en sera faite par la FFG,
- la condamner à lui payer la somme de 10 000 € au titre de l'article 700 du Code de procédure civile,
- ordonner l'exécution provisoire de la décision,
- condamner la société défenderesse aux dépens de l'instance, dont distraction au profit de la SCP TOURAUT & ASSOCIES.

Elle fonde ses demandes à titre principal sur les dispositions de l'article L121-1 du Code de la consommation visant la publicité mensongère, à titre connexe sur l'article 1382 du Code civil et la jurisprudence visant les limites au principe du non cumul entre les régimes de responsabilité civile délictuelle et contractuelle, et à titre subsidiaire sur le fondement des articles 1116 et 1147 du Code civil.

Elle soutient que la société CH7 HELICOPTERS - HELISPORT SRL a commis des fautes lors dans pourparlers préalables à la vente en faisant de fausses déclarations et en utilisant une publicité mensongère :
- elle lui a remis à Turin en 2002 un document publicitaire leur faisant croire que l'appareil présentait une masse à vide de 245 kg, permettant ainsi une masse utile de 205 kg pour bénéficier de la législation moins contraignante des ULM s'appliquant aux appareils ne dépassant pas une masse au décollage de 450 kg, ce point étant essentiel dans la détermination de son consentement au contrat ;
- elle a avoué dans ses conclusions lui avoir remis au cours de 2002 cette publicité datant de 1999,
- le site internet de la société présentait également à l'époque la masse à vide de l'appareil à hauteur d'un faux poids de 245 kg, tout comme le manuel technique qui lui avait été remis avant la vente comme pièce valant "document publicitaire";
- de même, la fiche d'éligibilité de l'appareil obtenu par la société HELISPORT auprès de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) pour permettre son utilisation sur le territoire français, mentionne une masse à vide de 250 kg ;
- pourtant l'appareil a été pesé peu après et présentait lors d'une expertise contradictoire une masse à vide de 295 kg, ce qui interdisait le vol à deux personnes comme pourtant clairement évoqué par les publicités initiales,
- d'après la société HELISPORT elle-même selon déclaration de conformité du 15 décembre 2005, l'appareil a été monté conformément aux exigences du contrat et de la fiche d'éligibilité, ce qui empêche la société défenderesse de prétendre que le surpoids constaté résulterait des choix de construction de la FFG qui ne sont nullement démontrés,
- d'ailleurs le représentant de la société HELISPORT a signalé au cours des opérations d'expertise "une mise à jour du manuel de vol du CH 7 dont la masse à vide passe de 250 à 280 kg sans modification de la masse maximale!", ce qui constitue un aveu indiscutable ;
- le simple fait que la FFG ait accepté sans protester la livraison en kit de l'appareil est inopérant puisqu'elle ne pouvait à l'époque en apprécier le poids avant de le monter,
- la publicité produite en défense indiquant un poids de 275 kg lui est inopposable puisqu'elle est largement postérieure à la survenance du litige.

Elle affirme ensuite avoir subi les préjudices suivants :
- prix de l'appareil, de ses accessoires et de la certification du kit monté par son vendeur : 84 245,63 €,

- achat du moteur : 19 177,86 €,
- fournitures diverses : 2 809,90 €,
- travaux d'intervention sur la machine réalisée : 1 899,88 €,
- frais de déplacement divers : 1 299 €,
- frais d'hôtel et de restauration : 3 000 €,
- frais financiers liés à l'acquisition : 6 930 €,
- indemnisation du temps de montage de l'hélicoptère en kit : 28 000 €,
- indemnisation de la paralysie du programme CH-7 : 20 000 €,
- frais divers (assurances et frais techniques) : 5 436 €,
- préjudice moral : 20 000 €,

dont il convient de déduire le prix de revente de l'appareil, soit la somme de 115 000 €.

Elle précise que les subventions obtenues font partie de comptes distincts qu'elle affecte dans des postes financiers distincts et qui ne sauraient en rien compenser les préjudices financiers subis.

Dans ses écritures en réponse signifiées le 6 mars 2009, la société CH7 HELICOPTERS - HELISPORT SRL sollicite le rejet des demandes de la FFG et sa condamnation à lui payer la somme de 10 000 € à titre de dommages et intérêts, la somme de 5 000 € au titre de l'article 700 du Code de procédure civile ainsi qu'aux dépens.

Elle conteste avoir commis le moindre manquement :
- sur l'article L121-1 du Code de la consommation :

  * ces dispositions sont relatives à la protection due à un consommateur dont la FFG ne peut se prévaloir puisqu'en l'espèce il y a un rapport direct entre l'activité professionnelle de l'association et le contrat litigieux,

  * le document auquel la FFG fait référence date de mars 1999 alors que l'appareil vendu est une version de 2002, alourdie pour être homologuée comme étant un hélicoptère en kit selon les exigences françaises,

  * le dirigeant de la FFG, qui est un professionnel, a reçu le manuel technique datant du 11 juillet 2001 annonçant un poids à vide de 275 kg,

  * les autres documents invoqués (fiche d'éligibilité du 6 novembre 2005 et manuel de vol du 9 mai 2003) sont postérieurs à la vente et ne peuvent donc caractériser une publicité mensongère,

  * en outre, le CH 7 KOMPRESS est utilisé très souvent en biplace, et est parfaitement adapté à la formation des pilotes,
- sur les manquements contractuels invoqués :

  * la FFG a reconnu dans son assignation qu'il n'y avait aucun manquement contractuel, et notamment que le matériel livré est conforme à l'offre du 10 mars 2003,

  * après rectification du montage de la FFG, le poids à vide de l'appareil a été ramené à 279 kg.

Elle soutient ensuite que la FFG ne prouve pas que les matériels livrés ne permettaient pas le montage d'un hélicoptère d'un poids à vide de 275 kg selon les spécifications techniques :
- l'offre du 6 mars 2003 ne précise pas le poids de l'appareil vendu,
- aucune pesée n'a été faite à réception du matériel et aucune réserve n'a été émise,
- le poids de 295,5 kg est le poids à la date du 13 janvier 2006, après assemblage des pièces du matériel vendu en mars 2003, et cette

différence s'explique par les options de matériels complémentaires choisies par la FFG, les modifications apportées pour adaptation à la législation française et surtout des conditions et modalités de montage par la FFG,
- la déclaration de conformité du 15 décembre 2005 a pour seul objet de confirmer la conformité du kit aux normes et règlements applicables : le fournisseur du kit n'est pas chargé de contrôler le montage.

Elle ajoute que la FFG ne justifie pas d'un lien de causalité entre la publicité et/ou la faute contractuelle et le dommage : contrairement à ce qu'elle prétend, elle n'aurait jamais pu utiliser le CH 7 KOMPRESS pour une activité d'instruction des pilotes de France, faute de l'enregistrer comme hélicoptère et non comme ULM, c'est-à-dire sans limitation de poids.
A titre infiniment subsidiaire, elle rappelle que pour être mensongère, une publicité doit être trompeuse, et donc induire en erreur celui qui la reçoit, ce qui s'apprécie par rapport au consommateur normalement intelligent et attentif.

Elle estime enfin que les différents postes de préjudices ne sont pas tous justifiés par des pièces et sont largement surévalués. Elle souligne que l'appareil a été revendu plus cher que le coût du matériel et de son moteur, et qu'en outre elle a perçu d'importantes subventions pour cet achat.

MOTIFS DE LA DECISION

Sur les dispositions de l'article L121-1 du Code de la consommation

Vu l'ancien article L121-1 du Code de la consommation,

Ce texte, contrairement à la jurisprudence produite en défense et qui porte sur l'article L132-1 du Code de la consommation, ne précise pas qu'il ne s'applique que "dans les contrats conclus entre professionnels et non-professionnels ou consommateurs".

Dans ces conditions, il est bien applicable à une publicité s'adressant à un professionnel.

Toutefois, il convient de relever que la FFG invoque à titre principal cet article L121-1 qui sanctionne au niveau pénal des manquements à une obligation générale de loyauté et d'information précontractuelle, qui peuvent être sanctionnés civilement par l'article 1382 du Code civil, également invoqué comme fondement des demandes de la fédération.

Sur la faute reprochée à la société HELISPORT

Il résulte des dispositions de l'article 1382 du Code civil que la victime de manoeuvres dolosives, ou même sans intention dolosive, d'un manquement à l'obligation précontractuelle d'information peut exercer une action en responsabilité délictuelle pour obtenir de leur auteur réparation du dommage qu'elle a subi.

Sur le poids mentionné pendant les négociations

La société HELISPORT reconnaît avoir remis à la FFG en 2002, soit avant la commande, une publicité à Turin qui mentionne une masse à vide de 245 kg.

Certes, d'après la défenderesse (sans que ce soit contesté en demande), cette publicité date de mars 1999, et est relative à un appareil qui n'est pas celui proposé dans l'offre de mars 2003 : l'appareil vendu à la FFG en serait une version alourdie pour être homologuée comme étant un hélicoptère en kit selon les exigences françaises, et est intitulé exactement EXPERIMENTAL AMATEUR BUILT ROTORCRAFT KOMPRESS 2002 BASIC KIT.

Toutefois, il convient de relever les éléments suivants :
- le nom générique de l'appareil est le même : CH-7 KOMPRESS, et l'appareil sur la publicité ne mentionne pas de nom plus précis que celui-ci, et qui serait différent du nom mentionné sur l'offre de mars 2003,
- le document ne porte pas la date de 1999,
- la société HELISPORT ne prétend pas avoir remis une autre publicité actualisée mentionnant le poids réel du nouvel appareil sur lequel portaient les négociations.

Surtout, il y a lieu de souligner que la fiche d'éligibilité du 6 décembre 2005 mentionne une masse à vide de 250 kg, et une masse maximale autorisée de 450 kg.

Certes, elle a été obtenue postérieurement à la vente, mais il est constant que celui qui a mené les négociations était le président de la FFG : dès lors, compte tenu de la durée des négociations, c'est un élément qui est nécessairement intervenu dans les pourparlers ayant mené à la vente du CH 7, et cela confirme incontestablement l'engagement du constructeur sur les caractéristiques techniques de la machine vendue.

Il résulte de l'email du 3 décembre 2002 envoyé par monsieur Alain BOUCHEZ (président de la FFG) à la société défenderesse, que :
- les parties savaient lors des négociations que l'appareil ne pourrait vraisemblablement pas voler en tant qu'ULM, mais qu'il pourrait certainement voler sous la dénomination "kit", à condition de déposer une demande d'éligibilité de l'appareil,
- monsieur BOUCHEZ se proposait de déposer lui-même cette demande au nom d'HELISPORT, et d'être l'interlocuteur de la DGAC,
- il évoquait également l'achat d'un Kompress par la fédération.

Dès lors, dans l'esprit de monsieur BOUCHEZ, il s'agissait clairement du même appareil : celui faisant l'objet d'un certificat d'éligibilité, et celui que la fédération devait acheter.

Dans ces conditions, il ne saurait être reproché à la FFG de ne pas avoir fait mentionner sur l'offre de vente de mars 2003 le poids de l'appareil, et ce alors même qu'il s'agissait un élément déterminant de son consentement, dans la mesure où :
- la société HELISPORT n'ignorait pas que la FFG avait vocation à utiliser en bi-place l'appareil litigieux, dans le cadre de formation de pilotes d'hélicoptères,

- elle n'ignorait pas davantage que le poids de 250 kg faisait partie des éléments fournis dans le dossier pour obtenir le certificat d'éligibilité à 250 kg, puisqu'en vertu des dispositions de l'article 3 de l'arrêté du 22 septembre 1998 relatif au certificat de navigabilité spécial d'aéronef en kit, "le fournisseur du kit est la personne physique ou morale qui présente la demande d'éligibilité pour le kit et assume l'ensemble des responsabilités liées aux obligations associées à cette demande, soit en l'espèce la société HELISPORT,
- elle savait également que le poids de 450 kg (qu'il était possible de ne pas dépasser grâce à une masse à vide de 250 kg) était le poids limite de la catégorie des ULM en France, et qu'il n'était pas déraisonnable d'espérer la création en France (comme ce qui existe déjà en Italie, où la société HELISPORT a son siège social) d'une catégorie nouvelle d'ULM pour les hélicoptères.

La FFG pouvait donc légitimement penser, compte tenu de l'ensemble des éléments précités, que l'appareil ne dépasserait pas 450 kg, puisque la fiche d'éligibilité (sans laquelle l'appareil ne pouvait pas voler en France), en cours d'obtention au moment de la vente, mentionnait ce poids : elle ne pouvait imaginer que la société HELISPORT ait un intérêt à solliciter l'obtention d'une fiche d'éligibilité mentionnant un poids de 250 kg à vide, s'il était impossible que l'appareil litigieux fasse ce poids.

Au surplus, le manuel de vol daté du 9 mai 2003 mentionne à deux reprises (et ce, dès la page trois, dans une introduction générale rapide) une masse à vide de 245 kg. Il n'est pas non plus inintéressant de relever que la publicité du CH 7 KOMPRESS mentionnait sur le site internet, dans sa version du 27 juillet 2005, un poids à vide de 245 kg.
Certes, l'offre de la société est antérieure à ce manuel puisqu'elle date de mars 2003, et le premier acompte a été versé d'après les écritures des demandeurs eux-mêmes seulement le 9 mai 2003, soit le même jour que le manuel. Il est donc improbable, ou en tout cas pas démontré, que ce dernier ait été remis à la FFG avant qu'elle n'accepte l'offre. De même, la publicité de juillet 2005 est bien postérieure à l'acceptation de l'offre. Toutefois, ces éléments supplémentaires, mêmes postérieurs à la vente, tendent à corroborer les allégations du demandeur selon lesquelles le poids de l'appareil qui a été évoqué tout au long des négociations est de 245 kg, et ce d'autant plus que la société HELISPORT ne prouve pas avoir fourni des documents mentionnant une masse à vide supérieure à 250 kg lors des négociations. Notamment, elle ne prouve pas que le manuel technique daté du 11 juillet 2001 mentionnant un poids à vide de 275 kg a bien été remis à la FFG (ainsi, c'est elle qui le verse aux débats aujourd'hui).

Enfin, il convient de souligner que le courrier du 11 octobre 2007 de monsieur FABER, qui a acheté à la FFG l'appareil litigieux, ne renforce pas l'argumentation de la société HELISPORT, dans la mesure où :
- elle ne prouve pas avoir remis à la FFG le document auquel Monsieur FABER (propriétaire d'un hélicoptère KOMPRESS pesant 274 kg à vide) fait référence : le "document CH-7 Suisse HB-YJX" (étant souligné que ce document est édité pour la Suisse et que Monsieur FABER réside en Suisse d'après son papier à lettre)
- monsieur FABER indique qu'il ne se serait pas référé à un document publicitaire non mis à jour, mais il a été précédemment démontré que la publicité qui remonte d'après la société HELISPORT à 1999 n'est pas datée ; il ajoute que "seule comptait votre présentation appuyée d'un

compte-rendu officiel", mais la société HELISPORT ne prouve pas avoir fait à la FFG une présentation mentionnant une masse à vide supérieure à 250 kg, ni un compte rendu officiel en ce sens.

Sur la faute reprochée à la FFG ayant alourdi l'appareil

Il résulte de l'article 1604 du Code civil que la marchandise livrée est présumée conforme à la commande.

En vertu des dispositions de l'article 1315 du Code civil, c'est à la FFG de prouver que l'appareil ne fait pas le poids convenu. Il vient d'être démontré que la masse à vide à laquelle la FFG pouvait légitimement s'attendre était de 250 kg maximum.

Il résulte du rapport d'expertise amiable du 30 octobre 2006 que l'appareil litigieux avait une masse à vide de 295,5 kg selon une fiche de pesée établie le 13 janvier 2006 sur une balance ayant fait l'objet d'un contrôle le 8 mars 2005, et une masse à vide de 296 kg selon une fiche de pesée établie sous contrôle d'huissier le 5 octobre 2006 sur une balance ayant fait l'objet d'un contrôle le 27 septembre 2004.

L'expert, qui indique avoir examiné l'appareil litigieux en présence notamment de monsieur de QUILLACQ, représentant la société HELISPORT, précise que par rapport à la version de base les kits suivants ont été ajoutés : système de refroidissement complémentaire du circuit d'huile BTP, et ouvertures coulissantes des vitres latérales.

L'expert rappelle que le manuel de vol de l'appareil litigieux daté du 9 mai 2003 indique une masse à vide de 245 kg, et conclut donc que "la masse à vide actuelle de l'aéronef acquis par la FFG dépasse largement la masse à vide initiale et ne laisse comme charge utile qu'une masse de 150 kg qui ne permet pas :
- le vol en double commande,
- la formation de pilotes avec deux personnes à bord (élève pilote plus instructeur),
- une réserve de carburant suffisante, compatible avec une activité "école"."

Il convient tout d'abord de relever que la déclaration de conformité du 15 décembre 2005 établie par la société HELISPORT est insuffisante à prouver que le montage de l'appareil a bien été réalisé conformément aux instructions du fournisseur puisque cette attestation vise la conformité de la fourniture et non du montage :
- Selon l'article 3 de l'arrêté du 22 septembre 1998 relatif au certificat de navigabilité spécial d'aéronef en kit, "le fournisseur du kit est la personne physique ou morale qui présente la demande d'éligibilité pour le kit et assume l'ensemble des responsabilités liées aux obligations associées à cette demande. [...] Le monteur du kit est la personne physique ou morale, propriétaire du kit, qui postule au premier certificat pour l'aéronef en kit et assume l'ensemble responsabilités associées à cette demande."
- Selon l'article 5 e) de cet arrêté, le fournisseur du kit a mis en oeuvre une procédure assurant la conformité des éléments constitutifs du kit

livré au monteur avec les éléments à monter décrits dans le manuel de montage, une procédure prévoyant la délivrance d'une déclaration de conformité, et une procédure permettant le suivi des kits. Le fournisseur doit archiver l'ensemble des justifications ayant permis d'établir la conformité de l'aéronef aux conditions de navigabilité notifiées,
- l'article 9 b) prévoit que le monteur peut postuler à la délivrance d'un CNSK à condition d'avoir réalisé le montage conformément aux instructions du fournisseur, ou a justifié les écarts à ces instructions,
- selon l'article 11, "le ministre chargé de l'aviation civile délivre le CNSK lorsque le monteur a fourni une attestation de conformité à un kit éligible délivrée par le fournisseur du kit et a déclaré qu'il a rempli l'ensemble des obligations fixées à l'article 9".

L'articulation article 9 et 11 démontre que l'attestation de conformité à un kit éligible délivrée par le fournisseur du kit diffère de la preuve de ce que "le monteur a réalisé le montage conformément aux instructions du fournisseur" visé par l'article 9b).

Toutefois, dans la mesure où il est établi par l'expertise amiable que l'appareil ne fait pas le poids convenu, il appartient, en application des dispositions de l'article 1315 alinéa 2, à la société défenderesse de prouver que le poids a été dépassé par la faute commise par la FFG dans le montage de l'appareil ou par l'adjonction d'options supplémentaires, et non à la FFG de démontrer qu'elle a effectué un montage conforme aux prescriptions de son fournisseur.

Les pièces du débat, et notamment l'expertise amiable, permettent d'établir les éléments suivants:
- les kits qui ont été ajoutés à l'appareil de base par la FFG (système de refroidissement complémentaire du circuit d'huile BTP, et ouvertures coulissantes des vitres latérales) ne peuvent pas expliquer la différence de masse à vide constatée : l'expert aurait dans l'hypothèse inverse évidemment indiqué une telle explication,
- l'expert note que le 24 février 2006, la société HELISPORT a fait rectifier son manuel d'utilisation pour mentionner une masse à vide de 280 kg et non plus de 250 kg, et ce sans modification de la masse maximale, ce qui confirme que les informations précédemment données dans le manuel technique étaient fausses,
- monsieur de QUILLACQ connaît parfaitement l'appareil litigieux, puisqu'il est le gérant de la société qui distribue en France les CH-7 KOMPRESS : il aurait certainement fait un dire à l'expert pour faire valoir que le montage n'avait pas été fait conformément aux prescriptions de la société HELISPORT, ou que la différence de poids correspondait au poids des options ajoutées par l'acquéreur ;
- aucune demande d'expertise judiciaire n'a été formulée par la société HELISPORT pour remettre en question le montage effectué par la FFG,
- la société défenderesse ne produit pas non plus d'expertise permettant de prouver que c'est un montage non conforme aux prescriptions du constructeur qui explique que le poids de l'appareil litigieux soit passé de 295 à 279 kg (poids constaté par le nouvel acquéreur, monsieur FABER), et non pas des modifications du matériel ; étant observé qu'en tout état de cause, ce poids reste supérieur au poids promis de 250 kg maximum.

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, il est démontré que la société HELISPORT a manqué à son devoir précontractuel d'information à l'égard de la FFG : elle n'a pas attiré l'attention de la FFG sur la différence de poids entre le poids réel de l'appareil litigieux, et celui mentionné sur les documents qu'elle a remis lors des négociations ainsi que sur le dossier d'instruction de la demande de certificat d'éligibilité, et ce alors même qu'elle savait qu'il s'agissait d'un élément déterminant pour la FFG.

Sur le lien de causalité

Il est constant qu'au moment de la vente, l'appareil CH 7 KOMPRESS ne pouvait voler en France car il ne rentre pas dans la catégorie des ULM, et n'avait pas de "certificat de navigabilité spéciale des aéronefs en kit" (CNSK).
Il n'est pas non plus contesté qu'au moment de l'achat de l'appareil, la FFG n'était pas absolument certaine de ne pas pouvoir l'utiliser en France sous la qualification d'hélicoptère biplace, puisqu'à l'époque, cet hélicoptère n'avait pas encore de fiche d'éligibilité ; mais compte tenu des connaissances du président de la FFG, celui-ci savait que l'appareil avait de sérieuses chances de pouvoir voler en France (comme il l'indiquait dans son email précité du 3 décembre 2002).

Dès lors que le comportement de la société HELISPORT a fait croire que l'appareil aurait une masse à vide de 250 kg maximum, et où une fiche d'éligibilité pour un tel poids a été obtenue, il y a bien un lien de causalité direct et certain entre la faute d'Helisport et le préjudice subi par la FFG : la FFG n'a pas pu postuler au premier certificat pour l'aéronef en kit dans les conditions prévues par l'arrêté du 22 septembre 1998 relatif au certificat de navigabilité spécial d'aéronef en kit, puisque le poids était supérieur en biplace au poids mentionné sur la fiche d'éligibilité obtenue en décembre 2005. Elle n'a donc pas pu utiliser l'appareil dans les conditions dans lesquelles elle avait prévu de le faire et que la société HELISPORT n'ignorait pas, et a donc dû revendre l'appareil le 13 novembre 2006, soit quelques jours après le dépôt du rapport d'expertise amiable, qui soulignait l'impossibilité du vol à double commande pour une activité de formation. Elle a donc subi un préjudice résultant de l'achat inutile d'un appareil induisant notamment divers coûts annexes ci-après étudiés.

Sur le préjudice subi par la FFG

Frais d'acquisition de l'appareil

Il résulte des factures établies par la société HELISPORT que la FFG lui a payé la somme totale de **84 246,53 €**.

En outre, la FFG justifie avoir payé **19 177,56 €** pour le moteur de l'appareil.

Ensuite, la facture établie au nom de la FFG démontre que la société ABC HELICOPTERE a effectué des travaux sur le Kompress pour un montant de **1 899,88 €**.

Il convient en revanche de rejeter la demande formée au titre des fournitures annexes pour un montant de 29,90 €, dans la mesure où la facture justificative est établie au nom de monsieur BOUCHEZ, ABC HELICOPTERE et non de la FFG.

De même, il n'est pas établi que le montant de la remorque constitue un préjudice pour la FFG, puisqu'elle n'a pas été revendue avec l'hélicoptère, et que la fédération ne justifie ni même n'allègue l'impossibilité de l'utiliser pour un autre appareil.

Indemnisation du temps de montage de l'hélicoptère en kit

Il est constant que la FFG est une association à but non lucratif et que ce sont des bénévoles qui ont procédé au montage de l'appareil, mais il est évident que ces heures de montage ont une valeur qui a été dépensée en pure perte puisque la fédération n'a jamais utiliser l'hélicoptère litigieux pour dispenser des formations.

Il convient de relever que la société défenderesse ne conteste pas le nombre d'heures de montage estimées par la FFG.

Dès lors, ces heures de montage auraient pu être utilisées à d'autres fins dans l'intérêt de la fédération et seront justement indemnisées à hauteur de **20 000 €**.

Frais de déplacement assumés par les trois monteurs

Il convient de rejeter cette demande dans la mesure où la FFG ne produit aucune pièce justificative (notamment aucun justificatif de la distance séparant leur domicile de la FFG), malgré les observations en ce sens de la société défenderesse.

Indemnisation de la paralysie du programme CH-7

Il est incontestable que la FFG a dû renoncer à son projet de formation sur le CH-7. Dans la mesure où elle ne produit aucune pièce justifiant du nombre d'heures de vol planifiées, et du taux de marge devant être réinvesti dans d'autres appareils, il convient de lui allouer la somme forfaitaire de **8 000 €**.

Frais de déplacement en Italie au siège d'HELISPORT SRL par messieurs BOSMENT et ESCAFFRE

Là encore, cette demande sera rejetée puisque la FFG ne produit aucune pièce justificative, malgré les observations en ce sens de la société défenderesse.

Frais financiers liés à l'acquisition

La FFG ne produisant aucune pièce bancaire au soutien de cette demande, celle-ci sera nécessairement rejetée.

Frais divers

L'ensemble des frais divers allégués n'étant absolument pas justifiés, il convient de rejeter la demande formée à ce titre.

Préjudice moral

Il n'est pas contestable que l'échec du projet lié à l'achat du CH-7 a causé un préjudice moral à la FFG, en portant atteinte à sa crédibilité, tant vis à vis de ses adhérents effectifs que potentiels.

Ce préjudice sera indemnisé par l'octroi de la somme de **2 000 €**.

Il convient d'additionner les différents préjudices subis et justifiés, et d'en déduire le prix de revente de l'hélicoptère litigieux, soit la somme de 115 000 €. La société HELISPORT sera donc condamnée à payer à la FFG la somme de **20 323,97 €** au titre du préjudice résultant de ses manquements à son obligation d'information précontractuelle.

Il n'y a pas lieu de déduire le montant des subventions perçues par la FFG pour le projet lié à l'achat de cet appareil, dans la mesure où elle devra soit restituer ces aides, soit les réaffecter sur un prochain projet.

Sur la demande de publication

Les éléments de la cause ne justifient pas d'ordonner la publication de la présente décision.

Sur les demandes accessoires

Partie perdante, la société HELISPORT sera condamnée aux dépens de l'instance, dont distraction au profit de la SCP TOURAUT ET ASSOCIES.

Il est équitable de la condamner à payer à la FFG la somme de **5 000 €** au titre de l'article 700 du Code de procédure civile.

L'exécution provisoire de la décision sera ordonnée, dans la mesure où elle est compatible avec la nature du litige, et nécessaire en raison de son ancienneté.

PAR CES MOTIFS

Statuant par jugement contradictoire, en premier ressort et mis à disposition du public au greffe le jour du délibéré,

Condamne la société CH-7 HELICOPTERS - HELI-SPORT SRL à payer à la FEDERATION FRANCAISE DE GIRAVIATION la somme de **VINGT MILLE TROIS CENT VINGT TROIS EUROS QUATRE VINGT DIX SEPT (20 323,97 €)** au titre du préjudice

résultant de ses manquements à son obligation d'information précontractuelle,

Rejette les autres demandes,

Condamne la société CH-7 HELICOPTERS - HELI-SPORT SRL aux dépens de l'instance, dont distraction au profit de la SCP TOURAUT ET ASSOCIES,

La condamne à payer à la FFG la somme de **CINQ MILLE EUROS (5 000 €)** au titre de l'article 700 du Code de procédure civile,

Ordonne l'exécution provisoire de la décision.

LE GREFFIER LE PRESIDENT

En conséquence,
La RÉPUBLIQUE FRANÇAISE MANDE ET ORDONNE à tous Huissiers de Justice sur ce requis de mettre la présente à exécution ;
Aux Procureurs Généraux et aux Procureurs de la République près les Tribunaux de Grande Instance d'y tenir la main ;
A tous Commandants et Officiers de la Force Publique de prêter main-forte lorsqu'ils en seront légalement requis ;
Pour copie certifiée conforme, revêtue de la formule exécutoire, délivrée par nous, Greffier en Chef du Tribunal de Grande Instance de Meaux, soussigné.

Le Greffier en Chef.